Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5974**

17. Wahlperiode 26. 05. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Heinz-Joachim Barchmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/5791 –

Maritime Sicherheit in der Ostsee

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ostsee gehört im weltweiten Vergleich zu einem der am dichtesten befahrenen Seegebiete. Stark gestiegen ist insbesondere der Tankerverkehr. Rund 150 Millionen Tonnen Rohöl werden pro Jahr aus den baltischen Staaten und Russland über die Ostsee verschifft. Zwei Drittel der russischen Ölexporte erfolgen über dieses Meer. Verkehrsprognosen gehen von einer Steigerung des Schiffsaufkommens um 40 Prozent bis 2015 aus. Damit dürfte auch die Zahl der Öltransporte, die sich seit dem Jahre 2000 bereits verdreifacht hat, in den kommenden Jahren deutlich zunehmen. Eine Besonderheit stellt auch der dichte Fährverkehr dar, insbesondere in den Meerengen und der südlichen Ostsee. Welche Gefahren damit verbunden sind, zeigt die Havarie der Fähre „Lisco Gloria“ im Oktober 2010, die auf dem Weg von Kiel nach Kleipeda in Litauen nördlich von Fehmarn nach einer Explosion in Brand geraten war.

Vor dem Hintergrund des wachsenden Verkehrsaufkommens auf der Ostsee hat Deutschland gemeinsam mit Dänemark und Schweden die Schiffswegeführung in der Kadetrinne durch Einführung sog. Verkehrstrennungsgebiete wesentlich verbessert. Eine verbindliche Lotsenannahmepflicht in internationalen Gewässern setzt eine von der IMO (International Maritime Organization) beschlossene Meldepflicht voraus. Angesichts der zu erwartenden Steigerung des Verkehrsaufkommens stellt sich die Frage, wie die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Ostsee weiter verbessert werden kann.

1. Wie stellt sich das Schiffsaufkommen in der Ostsee dar, und wie viele Schiffe durchqueren insbesondere die engen und gefährlichen Schiffspassagen wie Kadetrinne oder Öresund (bitte pro Tag aufschlüsseln)?

Für die Kadetrinne stehen nachfolgende Daten zur Verfügung:

2008 = durchschnittlich 178 Schiffspassagen pro Tag,

2009 = durchschnittlich 157 Schiffspassagen pro Tag,

2010 = durchschnittlich 144 Schiffspassagen pro Tag. (Quelle: HELCOM)

In allen Relationen war in 2010 gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang der Verkehre zu verzeichnen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Mai 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie hoch ist derzeit der prozentuale Anteil des Güterverkehrs am gesamten Schiffsverkehr auf der Ostsee, und wie stellt sich die Entwicklung der Güterverkehre auf der Ostsee seit 1990 dar (bitte in Millionen Tonnen pro Jahr angeben)?

Es liegen lediglich Zahlen zum Schiffsverkehr in den nachstehenden Fahrgebieten vor, wobei die Zahlen Mehrfachzählungen beinhalten können.

Schiffsbewegungen pro Jahr			
	2008	2009	2010
Skagen	58 402	62 743	58 402
Kadetrinne	64 885	57 169	52 577
Fehmarnbelt		38 438	34 814
North of Rügen		26 720	

(Quelle: HELCOM)

3. Auf welche Hauptrouten konzentrieren sich die über die Ostsee führenden Güterströme, und welche Produkte und Rohstoffe werden hauptsächlich transportiert?

Die Schifffahrtsrouten vor der deutschen Küste in der Ostsee sind umfassend durch folgende Verkehrstrennungsgebiete vorgegeben: North of Rügen, South of Gedser, In the Sound, Off Kiel Lighthouse. Dabei geht in der Regel ein Hauptstrom in östliche Richtung und ein Hauptstrom in westliche Richtung.

4. Wie hat sich der Schiffsverkehr auf der Ostsee nach Schiffsgrößen und -typen seit 1990 entwickelt, und wie stellt sich insbesondere die Zahl und die Größe der Tank- und Containerschiffe seit 1990 dar (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

In einer Studie des Germanischen Lloyd im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nord aus dem Jahr 2008 wurden über einen Zeitraum von sechs Monaten (Oktober 2007 bis März 2008) an ausgewählten Orten Daten zu Schiffsbewegungen per AIS ermittelt. Diese Studie kann über die WSD Nord eingesehen werden. Da dies die erste Übersicht war, ist ein Vergleich mit 1990 nicht möglich.

5. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der einzelnen Ostseestaaten am Tank- und Containerverkehr auf der Ostsee?

Diesbezügliche Statistiken über die Schiffsverkehre in der Ostsee liegen nicht vor. Es werden lediglich diejenigen Seeschiffe (z. B. über die Lotsstatistik) erfasst, die deutsche Häfen anlaufen oder den Nord-Ostsee-Kanal passieren. Aus den geführten Statistiken (Güterumschlag in deutschen Seehäfen) lassen sich keine Aussagen zu Schiffsbewegungen, Schiffsgrößen und -alter in einem bestimmten Seegebiet ableiten. Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Wie hoch ist der Anteil der Güterschiffe mit Gefahrgutladung am gesamten Schiffsgüterverkehr auf der Ostsee?

Da grundsätzlich auf allen Frachtschiffen und RoRo-Schiffen Gefahrgut befördert werden darf, sofern die einschlägigen Bau- und Ausrüstungsvorschriften (Kapitel II-2 Regel 19) des SOLAS-Übereinkommens eingehalten sind, ist eine

Differenzierung nach Schiffen für den Bereich der verpackten gefährlichen Güter nicht möglich. Detaillierte Auswertungen zu den Verkehren liegen der Bundesregierung nicht vor, allerdings wurde in der in Frage 4 zitierten Studie festgestellt, dass der Anteil der Frachtschiffe an den Punkten Fehmarnsund und nördlich Rügen im genannten Zeitraum rund 70 Prozent betrug und der Anteil der Tankschiffe rund 20 Prozent.

7. Kann die Bundesregierung Hinweise bestätigen, wonach sich unter den in der Ostsee fahrenden eine große Anzahl sog. Substandardschiffe befindet, und welche Zahlen liegen ihr dazu vor?

Die Bundesregierung kann nicht bestätigen, dass eine große Anzahl sogenannter Substandardschiffe in der Ostsee verkehrt.

Alle Ostseeanrainerstaaten sind Mitgliedstaaten der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Paris MoU). Diese halten Schiffe, bei denen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle schwere Mängel festgestellt werden, so lange fest, bis die Mängel beseitigt sind. Unternormigen Schiffen kann unter bestimmten Voraussetzungen ein Anlaufverbot erteilt werden.

Im Jahr 2010 wurden von den Anrainerstaaten der Ostsee durchschnittlich lediglich 1 Prozent der inspizierten Schiffe festgehalten, im Bereich des Nordatlantik waren es durchschnittlich rund 2,5 Prozent und im Mittelmeerraum rund 5 Prozent.

In Ostseehäfen wurden in 2010 insgesamt 4 Anlaufverbote (bei 6 798 Kontrollen) ausgesprochen (von Deutschland: 0).

Zum Vergleich: Nordatlantik: 30 Anlaufverbote bei 8 848 Kontrollen, Mittelmeerraum: 114 Anlaufverbote bei 7 840 Kontrollen.

8. Wie viele Hafenstaatkontrollen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den deutschen Ostseehäfen erfolgt, und wie viele Substandardschiffe wurden dabei erfasst?

Im Jahre 2010 wurden insgesamt 278 Hafenstaatkontrollen in den deutschen Ostseehäfen durchgeführt. Hierbei mussten 6 Schiffe festgehalten werden.

9. Wie viele Einhüllenöltanker mit welchem Fassungsvermögen haben in den vergangenen 20 Jahren die Ostsee befahren (bitte aufschlüsseln nach Jahren)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

10. Welche Prognosen über die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs auf der Ostsee liegen der Bundesregierung derzeit vor, und welche Schlüsse zieht sie daraus?

Die Bundesregierung verfügt nicht über Prognosedaten zur Güterverkehrsentwicklung im gesamten Ostseegebiet. Für die deutschen Ostseehäfen wird im Zeitraum 2004 bis 2025 ein durchschnittliches jährliches Umschlagswachstum zwischen 2 Prozent und 5 Prozent erwartet (Seeverkehrsprognose 2025, die im Jahr 2007 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS – erstellt wurde). Die Untersuchung enthält allerdings weder Aussagen über konkrete Verkehrszahlen, noch über das zu erwartende Umschlagswachstum in den Häfen der anderen Ostseeanrainerstaaten. Eine Aktualisierung der Seeverkehrsprognose 2030 ist im Zusammenhang mit einer neuen deutschlandweiten Verflechtungsprognose vorgesehen.

Nach Expertenmeinung ist davon auszugehen, dass der Welthandel, aber auch der Ostseetransport weiter wachsen wird. Derzeit wird mit finanzieller Unterstützung der Bundesregierung das EU-Forschungsvorhaben „Baltic Transport Outlook 2030“ (BTO) durchgeführt. Ziel der Untersuchung ist es unter anderem, den Istzustand und eine Prognose für 2030 hinsichtlich der Verkehrsströme im Ostseeraum abzubilden. Entsprechende Ergebnisse, die im zweiten Halbjahr 2011 erwartet werden, bleiben abzuwarten.

11. Von welchen Prognosen geht die Bundesregierung bei der Entwicklung des Schiffsverkehrs im Fehmarnbelt aus, und welche Auswirkungen wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Bau einer festen Fehmarnbeltquerung auf das Schiffsaufkommen haben?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Prognosen über den Schiffsverkehr im Fehmarnbelt vor. Gemäß dem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark obliegen Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung dem Königreich Dänemark.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit der Verkehrstrennungsgebiete, die im Ostseeraum für Seegebiete mit großer Verkehrsdichte eingeführt wurden?

Die Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten (VTG) ist ein hochwirksames Mittel, Verkehre richtungsbezogen zu konzentrieren. Dadurch wird die Verkehrssicherheit verbessert, weil querlaufende Verkehre minimiert werden. Die Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten in internationalen Gewässern ist eine international akzeptierte Maßnahme; sie bedarf der Bestätigung durch die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO). In der Ostsee zeigen sich die Erfolge besonders in der Kadetrinne in dem Verkehrstrennungsgebiet „South of Gedser“. So ereigneten sich in dem vormaligen Unfallschwerpunkt seit 2002 (Einführung des Verkehrstrennungsgebietes „South of Gedser“) nur noch drei Unfälle in der Kategorie „schwerer“ oder „sehr schwerer Seeunfall“, davon zwei in 2005 (eine Kollision und eine Grundberührung) und einer in 2006 (Kollision).

13. Liegen der Bundesregierung Angaben darüber vor, wie viele Schiffe der Empfehlung der IMO Folge leisten und freiwillig Lotsen an Bord nehmen?

Es liegen lediglich die Zahlen der letzten drei Jahre über die Überseelotsungen deutscher Überseelotsen in der Ostsee vor. Dies waren

2008: 53 Lotsungen,

2009: 41 Lotsungen,

2010: 29 Lotsungen.

14. Welche Haltung nimmt die Bundesregierung zu dem Vorschlag ein, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit den verpflichtenden Einsatz von Lotsen in gefährlichen Gewässern der Ostsee wie der Kadetrinne auszuweiten, und wie begründet sie diese?

15. Wird sich die Bundesregierung für die Einführung einer allgemeinen Lotsenpflicht für Tanker und andere Schiffe mit Gefahrgutladung in der Ostsee einsetzen, und welche Schritte hat sie dazu bisher unternommen?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da es sich um internationale Gewässer handelt, können Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Schiffsverkehrs nur im Rahmen der IMO und in Übereinstimmung mit den Prinzipien des Völkerrechts festgelegt werden. Deshalb hatte Deutschland sich in internationalen Gremien und zahlreichen bilateralen Gesprächen mit den Ostseeanliegerstaaten für die Zulassung von Lotsenannahmepflichten eingesetzt.

Diskussionen hierzu in der IMO haben jedoch gezeigt, dass die überwiegende Mehrheit der Auffassung ist, dass die derzeitigen völkerrechtlichen Verträge keine rechtliche Grundlage für eine Lotsenpflicht enthalten. Diese Auffassung wird auch von Deutschland geteilt.

Um eine solche Rechtslage zu schaffen, wäre zunächst eine gemeinsame Initiative der Ostseeanrainerstaaten bei IMO erforderlich, wozu allerdings die Mehrheit bislang nicht bereit ist. Zurzeit werden daher Aktivitäten in dieser Richtung nicht für erfolgversprechend gehalten.

16. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, präzise Seerouten für das Befahren der Ostsee gerade für Tankschiffe und tiefgehende Schiffe auszuweisen, um auf diese Weise die Gefahr von Unfällen zu verringern?

Die Bundesregierung bewertet einen solchen Vorschlag positiv: Die Einrichtung von Tiefwasserwegen ist für die Navigation mit tiefgehenden Schiffen eine große Hilfe. Deutschland hat sich für die Verlängerung der Ostsee-Tiefwasserwege in die Kadetrinne und darüber hinaus bei der IMO mit Erfolg eingesetzt.

17. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass das Verbot des Transports von Öl in Einhüllentankern strikt umgesetzt wird, und welche Schritte hat sie dazu bisher unternommen?

Die Verwendung von Doppelhüllen-Tankschiffen anstelle von Einhüllen-Tankschiffen ist durch das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) Anlage I, sowie Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates (Nr. 417/2002 und 1726/2003) vorgeschrieben.

Das MARPOL-Übereinkommen wurde in deutsches Recht umgesetzt. Die Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates gelten unmittelbar und bedürfen keiner weiteren Umsetzung in nationales Recht. Die Überwachung dieses Verbots fällt grundsätzlich in die Zuständigkeit der Länder, die durch ihre Hafenbehörden die Hafenanlaufbedingungen nach oben genannten Kriterien zu erteilen bzw. zu versagen haben.

18. Hat die Bundesregierung aus dem Havariefall „Lisco Gloria“ Erkenntnisse zur Verbesserung des Unfallmanagements und der Schiffssicherheit gezogen, und wenn ja, welche?

Der Untersuchungsbericht der für die unabhängige Seeunfalluntersuchung zuständigen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) liegt noch nicht vor. Eilmaßnahmen zur Verhütung künftiger Unfälle wurden von der BSU nicht empfohlen.

19. Wird sich die Bundesregierung für die Harmonisierung und die Weiterentwicklung der vorhandenen Schiffsmeldesysteme und Schiffsverkehrsdienste in der Ostsee einsetzen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, und welche Schritte wird sie dazu unternehmen?

Die Weiterentwicklung der Schiffsmeldesysteme erfolgt über das System SafeSeaNet auf europäischer Ebene. Die Harmonisierung von technischen und administrativen Anforderungen unter Beachtung der Subsidiarität ist eine Grundposition der Gemeinschaft. Deutschland arbeitet in den Europäischen Gremien aktiv mit.

20. Wie will die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass die Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern bezogen auf die Erstellung und Veröffentlichung der Unfallstatistiken geklärt werden?

Für die Erstellung und Veröffentlichung von Unfallstatistiken zu schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnissen in der Seefahrt ist in Deutschland ausschließlich die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zuständig. Dabei handelt es sich um eine reine Bundesaufgabe.

21. Welche Notfallpläne gibt es, und wer ist in Deutschland und den anderen Anrainerstaaten für deren Aktualisierung und für die Durchführung im Katastrophenfall zuständig?

In Deutschland ist bei maritimen Katastrophen (komplexe Schadenslagen) das Havariekommando, gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer, zuständig. Das Havariekommando ist verantwortlich für Planung, Vorbereitung und Durchführung aller Maßnahmen des Maritimen Notfallmanagements. Das Havariekommando entwickelt Fachkonzepte, die möglichst viele Bereiche der maritimen Schadensfälle abdecken. Sie werden laufend fortgeschrieben und in mehr als 160 Übungen pro Jahr überprüft und gefestigt.

Das Maritime Lagezentrum steht im ständigen Kontakt mit den zuständigen Behörden der Anrainerstaaten von Nord- und Ostsee.

22. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass Deutschland und die anderen Anrainerstaaten der Ostsee abgestimmte Maßnahmen zur wirksamen Bekämpfung von Tanker- und sonstigen Schiffsunfällen entwickeln?

Die Zusammenarbeit der Ostseeanrainerstaaten ist durch das Übereinkommen von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen; BGBl. 1994 II S. 1355, 1397) geregelt.

In diesem Rahmen wurde seitens der Helsinki-Kommission (HELCOM) für die Abstimmung der operativen und technischen Abläufe des Unfallmanagements eine Arbeitsgruppe (HELCOM RESPONSE) eingerichtet, die als wichtige Grundlage der Zusammenarbeit das gemeinsame Bekämpfungshandbuch der HELCOM-Partner (RESPONSE Manual) erarbeitet hat, es regelmäßig anpasst und fortschreibt.

Der SWEDENGER PLAN ist eine trilaterale Nachbarschaftsvereinbarung zwischen Schweden, Dänemark und Deutschland. Er erstreckt sich auf die Zusammenarbeit bei Unfällen mit Öl, anderen schädlichen Stoffen und auf die Verhinderung und Begrenzung von Umweltschäden bei Schiffsunfällen sowie die Zusammenarbeit bei der Luftüberwachung.

Mit Polen hat die Bundesrepublik Deutschland eine administrative Vereinbarung über die Zusammenarbeit und bei Maßnahmen für Seeunfälle und für die Bekämpfung von Meeresverschmutzung durch Öl und sonstige Schadstoffe abgeschlossen. Kern aller Vereinbarungen ist eine Verpflichtung zur gegenseitigen Information und zur Hilfeleistung nach Hilfeersuchen.

23. Wie ist sichergestellt, dass die an den Maßnahmen zur Bergung und Sicherung im Schadensfall beteiligten Länder und maritimen Sicherheitsbehörden die für die Durchführung der Maßnahmen notwendigen Informationen erhalten?

In Deutschland ist das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos die nationale und internationale Meldestelle für Unfälle auf See und steht entsprechend im ständigen Kontakt mit den zuständigen Behörden der Anrainerstaaten der Ostsee.

Ein wesentliches Element der unter Frage 22 genannten Regionalabkommen ist ein formularbasiertes und standardisiertes Informations- und Benachrichtigungsverfahren (Pollution Report Baltic/POLREP BALTIC).

Darüber hinaus wird zurzeit das gemeinsame Kommunikations- und Informationssystem der EU für Notfälle (CECIS) auf den Bereich der Schadstoffunfallbekämpfung ausgeweitet.

Ein weiteres etabliertes Informationssystem zwischen den Seeschifffahrtsbehörden der EU-Mitgliedstaaten mit dem Ziel der Verhinderung von Umweltverschmutzung und Unfällen auf See ist das SafeSeaNet-System (SSN-System). Nationale Kontaktstelle für das SSN-System ist das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos.

24. Finden regelmäßige länderübergreifende Trainings statt, um die Maßnahmen zur Bergung und Sicherung im Schadensfall zu üben und abzustimmen?

Ja, im Rahmen des HELSINKI-Übereinkommens und des SWEDENGER-Plans sowie der Vereinbarung mit Polen ist mindestens eine jährliche Übung vorgesehen. Dies wird ergänzt durch multilaterale Übungen, die auf verschiedensten nationalen Initiativen beruhen.

25. Wie will die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass ausreichende Mengen an technischem Material vorhanden sind, um ausgetretenes Öl oder andere Gefahrenstoffe zu entsorgen?

Grundlage der deutschen Strategie zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen ist das gemeinsame Systemkonzept des Bundes und der Küstenländer zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, das vom Havariekommando in Abstimmung mit dem Bund-Länder-Koordinierungsausschuss zur Schadstoffunfallbekämpfung erstellt wurde und regelmäßig fortgeschrieben und angepasst wird. Ein Bestandteil dieses Fachkonzepts ist eine mittelfristige Beschaffungsplanung. Gemäß der Bund-Länder-Vereinbarung zur Bekämpfung von Meeresverschmutzung vom 20. Juni 2002 finanzieren der Bund die Einsatzmittel für den Bereich der hohen See und die Küstenländer die Einsatzmittel für den küstennahen Bereich. Das aus dem Systemkonzept für den Bereich des Bundes abgeleitete Investitionsprogramm wird dann auf der Grundlage der haushaltsrechtlichen Vorgaben umgesetzt.

26. Bis zu welcher Seegangslage kann ausgelaufenes Öl sicher von der Wasseroberfläche aufgefangen werden, und welche Maßnahmen sind vorgesehen, wenn dies nicht mehr möglich ist?

In Deutschland werden ausschließlich mechanische Methoden zur Ölunfallbekämpfung auf dem Wasser eingesetzt. Der Wirkungsgrad der hierbei verwendeten Geräte sinkt aufgrund der physikalischen Zusammenhänge mit zunehmen-

dem Seegang. Als grober Anhalt ist davon auszugehen, dass die Grenzen eines effektiven und sicheren Einsatzes ab 2,0 m bis 2,5 m Wellenhöhe erreicht sind.

Vor dem Hintergrund des limitierenden Einflusses des Seeganges auf die Aufnahmeeffizienz von mechanischen Ölwehrgeräten wurde im Rahmen eines vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT)/Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) geförderten Forschungsvorhabens vom Institut für Schiffs- und Meerestechnik der TU-Berlin das Konzept eines „Seegangsunabhängigen Öl-Skimmers" (SOS) entwickelt. Die hierbei erzielten Versuchsergebnisse waren äußerst positiv. Zwischenzeitlich wird mit Förderung des BMWi von dem privaten Lizenzträger eine 1:1-Versuchseinheit für eine Realerprobung hergestellt. Die Entwicklung des seegangsunabhängigen Ölaufnahmeskimmers wird vom Havariekommando im Rahmen der Optimierung der Bekämpfungskapazitäten für den Bereich der Ostsee intensiv begleitet.

Wegen der besonderen Verhältnisse der Ostsee werden chemische Bekämpfungsmittel (Dispergatoren) zurzeit von den Ostseeanrainerstaaten nicht eingesetzt.

27. Welche Notfallmaßnahmen stehen für den Fall eines Unfalls von Schiffen zur Verfügung, die radioaktives Material geladen haben, und gibt es für einen solchen Fall Übereinkommen im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft bzw. der Anrainerstaaten der Ostsee?

Die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Seeschiffen wird durch den International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code) geregelt. Der IMDG-Code ist unter dem Schirm des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) international verbindlich und gilt daher auch im Verkehr in und mit den Ostseeanrainerstaaten. Der IMDG-Code wird ergänzt durch die Empfehlungen für Unfallbekämpfungsmaßnahmen für Schiffe, die gefährliche Güter befördern (EmS-Leitfaden). Neben allgemeinen Empfehlungen enthält der EmS-Leitfaden auch stoffbezogene Anweisungen einschließlich spezieller Merkblätter für Maßnahmen im Falle von Feuer oder von Leckagefällen mit radioaktiven Stoffen.

Eine weitere Grundlage des Transportes von radioaktiven Gütern im Seeverkehr ist der INF-Code in der Ausgabe 2001 als Anlage zum IMDG-Code. In dem INF-Code werden die besonderen schiffbaulichen und organisatorischen Anforderungen beim Transport von radioaktivem Material festgelegt und Meldeverpflichtungen seitens des Schiffes bei Zwischenfällen festgelegt. Schiffsseitig muss ein entsprechender Notfallplan gemäß Kapitel 10 des Codes vorliegen.

28. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass auch nach Ablauf des zehnjährigen Chartervertrages für den Notschlepper „Nordic" in der Ostsee leistungsfähige Spezialschiffe in ausreichender Zahl für den Notfalleinsatz bereitstehen, und wann wird sie die notwendigen Haushaltsmittel in den Bundeshaushalt einstellen, um unter Berücksichtigung der Bauzeit von 24 bis 30 Monaten eine rechtzeitige Inbetriebnahme eines Nachfolgemodells zu gewährleisten?

Das Notfallkonzept der Bundesregierung unterliegt einer ständigen Fortentwicklung unter Berücksichtigung der Notwendigkeiten der maritimen Notfallvorsorge, der technischen Entwicklung sowie der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel im Bundeshaushalt. Sowohl der für den Einsatz in der Ostsee bereitstehende neue Notschlepper „Baltic" als auch der neue Notschlepper für die Nordsee „Nordic" sind noch kein Jahr im Einsatz, so dass Aussagen über die Entwicklung nach 2020 derzeit noch nicht möglich sind.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333